ഏതെങ്കിലും ഒരു ഷാപ്പിനെതിരെ ഇതുവരെ നടപടിയെടുത്തിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ ഏത് ഷാപ്പിനെതിരെയാണ് നടപടിയെടുത്തത്; എന്തു നടപടിയാണ് എടുത്തത്?

ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ: ചില ഷാപ്പുകൾ പൊളിച്ചിട്ടുണ്ട്, പല ആളുകളുടെ പേരിലും കേസ് എടുത്തിട്ടുണ്ട്, വ്യാജച്ചാരായം കണ്ടു പിടിക്കുന്നുണ്ട്, ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് കേസ്സെടുക്കുന്നുണ്ട് എന്നൊക്കെ ബഹുമാന്പ്പെട്ട മെമ്പർമാർ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ഇനിയും ഇങ്ങനെയുള്ള കുഴപ്പങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ടാകാം. അതിനെല്ലാമെതിരെ ശക്തമായ നടപടികൾ ഈ ഗവൺമെന്റ് എടുക്കുന്നതാണ്.

കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണം

* 234 [371] ശ്രീ. പി. വിജയദാസ്:
,, എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്:
,, ടി. പി. പീതാംബരൻ മാസ്റ്റർ:
,, എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ:
,, ഇ. പത്മനാഭൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യുടെ കീഴിൽ എത്ര ബോഡി ബിൽഡിംഗ് യൂണിറ്റുകൾ ഉണ്ട്;

(ബി) ഇവയുടെ വാർഷിക നിർമ്മാണശേഷി എത്ര;

(സി) 1982–83 മുതൽ 1985–86 വരെ ഓരോ വർഷവും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. റോഡിലിറക്കിയ പുതിയ ബസ്സുകളിൽ എത്ര എണ്ണത്തിന്റെ ബോഡി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. വർക്കു ഷോപ്പുകളിൽ നിർമ്മിച്ചതാണ്;

(ഡി) സംസ്ഥാനത്തിന് പുറത്ത് ബോഡി നിർമ്മിച്ചവ എത്ര;

(ഇ) ഓരോ വർഷവും ഏതെല്ലാം സ്ഥാപനങ്ങൾ എത്ര ബോഡി വീതം നിർമ്മിച്ചു എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ):

(എ) ഒന്ന്. പാപ്പനംകോട്ടുള്ള കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ സെൻട്രൽ വർക്ക്ഷോപ്പിൽ ബസ്ബോഡികൾ നിർമ്മിക്കുന്നു.

(ബി) പരമാവധി ഉൽപ്പാദനശേഷി, പ്രതിവർഷം 168 ബസ് ബോഡികൾ.

(സി)

1982-83	139 എണ്ണം
1983-84	173 ,,
1984-85	99 ,,
1985-86	43 ,,

ഇത്രയും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ പാപ്പനംകോട് വർക്ക് ഷോപ്പിൽ നിർമ്മിച്ചതാണ്.

(ഡി)

1982-83	101 എണ്ണം
1983-84	162 ,,
1984-85	238 ,,
1985-86	73 ,,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ഇ) അനുബന്ധമായി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്. ‡

ശ്രീ. പി. വിജയദാസ്: സംസ്ഥാനത്തിനു പുറത്ത് ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഏല്പിച്ച സ്ഥാപനങ്ങൾ ഏതൊക്കെയാണ്?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: തിരുവള്ളുവർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ, പാണ്ഡ്യൻ റോഡ്വേയ്സ്, പല്ലവൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ, ചേരൻ എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോർപ്പറേഷൻ, നേശമണി ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ, അശോക് ലയ്ലാൻറ്. എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്ന് ബോഡി പണിത ബസ്സുകൾ വാങ്ങിയ്ക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. വിജയദാസ്: നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുതന്നെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുണ്ട്. ഇവിടെ ചാക്ക പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. എഞ്ചിനീയറിംഗ് വർക്ക് ഷോപ്പുണ്ട്. മന്ത്രി ഉത്തരത്തിൽ പറഞ്ഞ പാപ്പനംകോട് വർക്ക് ഷോപ്പുണ്ട്. ഇവിടെയൊക്കെ മതിയായ സൗകര്യങ്ങളും ഉപകരണങ്ങളും ഉണ്ടായിരിക്കേ, ഇവിടെത്തന്നെ തൊഴിൽസൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു പകരം സംസ്ഥാനത്തിനു പുറത്ത് ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്ന നടപടി അവസാനിപ്പിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: ചാക്ക എഞ്ചിനീയറിംഗ് ഐ. ടി. ഐ. യിൽ ബസ് ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടെന്ന് കോർപ്പറേഷന് അറിവില്ല. അവിടെ അതിനുള്ള സാദ്ധ്യതകൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ കീഴിൽ പാപ്പനംകോട് സെൻട്രൽ വർക്ക് ഷോപ്പിൽ പ്രതിവർഷം 168 ബസ്സുകളാണ് നമുക്ക് നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയുന്നത്. പക്ഷേ ഓരോ വർഷവും 200, 300 ബസ്സുകൾ വാങ്ങിക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ വർക്ക്ഷോപ്പിൽ മാത്രം ബസ്സ് പണിതീർത്ത് റോഡിലിറക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് പുറത്തുള്ള ചില സ്ഥാപനങ്ങളെ ആശ്രയിക്കേണ്ടിവന്നിട്ടുള്ളത്. മാത്രമല്ല ഐ. ഡി. ബി. ഐ. നമുക്ക് ലോൺ തരുന്നത് ബോഡിയോടുകൂടിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനാണ്, ചേസിസുകൾ വാങ്ങുന്നതിനല്ല. അതുകൊണ്ടാണ് അശോക് ലയ്ലാൻഡിൽനിന്ന് ബോഡിയോടുകൂടിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നത്. ഐ. ഡി. ബി. ഐ. ലോൺ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയാണ് വാങ്ങിയ്ക്കേണ്ടി വരുന്നത്. അതുപോലെതന്നെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.ക്ക് തമിഴ്നാട് ഡവലപ്പ്മെൻറ് ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷൻ ലോൺ നൽകിയപ്പോൾ ഉണ്ടായ നിബന്ധന അവരുടെ ലോൺ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കുമ്പോൾ തമിഴ്നാട് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി ബോഡി ഫിറ്റ് ചെയ്യണമെന്നാണ്. തമിഴ്നാട് ഡവലപ്പ്മെൻറ് ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷനിൽനിന്ന് ലോൺ എടുത്തിട്ടുള്ളതുകൊണ്ട് അത് ഉപയോഗപ്പെടുത്തി നമ്മൾ ബസ്സുകൾ ഇറക്കാൻ ശ്രമിച്ചപ്പോൾ അവരുടെ കോർപ്പറേഷനിൽ വണ്ടികൾ നിർമ്മിക്കാൻ നമ്മൾ ശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ട്.

‡ അനുബന്ധം I.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: തമിഴ്നാട് ഫൈനാൻസ് കോർപ്പറേഷൻ ലോൺ കൊടുക്കുമ്പോഴും അവിടെ ബോഡി നിർമ്മിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് ആ തൊഴിൽസാദ്ധ്യത തമിഴ്നാടിന് കിട്ടണമെന്ന അർത്ഥത്തിലാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യുടെ ഇവിടെയുള്ള വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ ബോഡിബിൽഡിംഗിനു ധാരാളം സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. സ്വയം തൊഴിൽ കണ്ടെത്തുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിലായി സഹകാര്യമേഖലയിൽ ധാരാളം ചെറിയ ബോഡി ബിൽഡിംഗ് യൂണിറ്റുകളുണ്ട്. ഈ യൂണിറ്റുകളുണ്ടായിട്ടും തമിഴ് നാട്ടിലെ വിവിധ ഗവൺമെന്റ് കോർപ്പറേഷനുകൾക്കും ടി. വി. എസ്. പോലെയുള്ള സഹകാര്യ ഏജൻസികൾക്കുമാണ് കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഇത്തരത്തിലൊരു നിലപാടെടുക്കാനുള്ള കാരണമെന്താണ്? നമ്മുടെ ബോഡി ബിൽഡിംഗിന്റെ മുഴുവൻ പ്രവർത്തനങ്ങളും ഈ സംസ്ഥാനത്തു മാത്രമേ കൊടുക്കുകയുള്ളുയെന്നുള്ള രീതിയിൽ നയപരമായ ഒരു തീരുമാനമെടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റിനുള്ള തടസ്സമെന്താണ്?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: ഒരു തടസ്സവുമില്ല. 1982-83-ൽ 139 ബസ്സുകൾക്ക് ഇവിടെ ബോഡി നിർമ്മിച്ചു. 101 എണ്ണത്തിന് പുറത്ത് ബോഡി ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അപ്പോഴത്തന്നെ മൊത്തം 240 ബസ്സുകളായി. നമ്മുടെ പ്രതിവർഷ ഉൽപ്പാദനശേഷി 168 ആണ്. 1982-83-ൽ നമ്മൾ ഇരുനൂറിനാൽപ്പതോളം ബസ്സുകൾ റോഡിലിറക്കിയത് ഇവിടത്തെ ഉൽപ്പാദനശേഷിയും അതുപോലെതന്നെ പുറത്തുള്ള ഉൽപ്പാദനശേഷിയും ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടാണ്. ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചു ഐ. ഡി. ബി. ഐ.യുടെ ലോൺ കിട്ടുന്നത് ബോഡി നിർമ്മിച്ചതായ വണ്ടികൾക്ക് മാത്രമാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ലെയ്ലാൻഡ് ബോഡി നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള വണ്ടികൾ വാങ്ങിച്ചിട്ടുള്ളത്. മാത്രമല്ല കണക്കുകൾ നോക്കുകയാണെങ്കിൽ പ്രതിമാസം 14 ബസ്സുകളാണ് നമ്മുടെ വർക്ക്ഷോപ്പിൽ പണിയുവാൻ കഴിയുക. അപ്പോൾ ഒരു മാസം 14 ബസ്സുകൾ മാത്രമേ നമുക്ക് ഇറക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളു. നമുക്ക് ഐ. ഡി. ബി. ഐ. അനുവദിക്കുന്ന ലോണിനു വളരെയധികം പലിശ കൊടുക്കേണ്ടിവരികയും, അതായത് ഓരോ മാസവും 14, 14 എന്ന നിലയ്ക്ക് ഇറക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ, ഒരു വർഷം 168 ബസ്സുകൾ മാത്രമേ ഇറക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളു. എന്നുമാത്രമല്ല, നമുക്ക് വളരെയധികം തുക ഇറക്കാത്ത വണ്ടികൾക്കുവേണ്ടി പലിശ കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നു എന്നുള്ളതുകൂടി ഒഴിവാക്കുവാനും, റോഡിൽ വണ്ടികളിറക്കിയാൽ നമുക്ക് വരുമാനം ഉണ്ടാക്കുവാനും സാധിക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്.

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: ബസ്ബോഡി നിർമ്മാണരംഗത്ത് ഇന്നു പുതിയ നേട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പ്രീ ഫാബ്രിക്കേറ്റഡ് ബോഡീസ് ഇന്ന് ഇൻഡ്യയിലെ പല സ്റ്റേറ്റുകളിലും വ്യാപകമായി പ്രചാരത്തിലുണ്ട്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്ക് കിട്ടുന്ന ചേയിസിസുകൾ പലപ്പോഴും ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ആഴ്ചകളോളം കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നത് ഒഴിവാക്കാനും ഇക്കാര്യത്തിൽ സാമ്പത്തിക ലാഭവും അതേസമയം മരംപോലെയുള്ള സാധനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടായിട്ടുള്ള വിലവർദ്ധനവും കണക്കിലെടുത്ത് മെറ്റൽസ് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് പ്രീ ഫാബ്രിക്കേറ്റഡ് ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ ചെയിസിസ് കിട്ടുമ്പോഴേക്കും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതു എടുപ്പിച്ച് പെട്ടെന്ന് ബസ്സുണ്ടാക്കി ഉപയോഗിക്കത്തക്ക രീതിയിൽ ഒരു പരിപാടിയെക്കുറിച്ചു കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്ക് ആലോചിച്ചു കൂടെ?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: നമുക്ക് ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നു വായ്പ കിട്ടുന്ന മുറയ്ക്കാണ് നമ്മൾ ചെയിസിസ് വാങ്ങുകയും മറ്റും ചെയ്യുന്നത്. ചില ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നു ലോൺ കിട്ടുവാൻ വൈകിപ്പോകുകയാണെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നമ്മൾ ബോഡ്ഡി ഉണ്ടാക്കിവെച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ സമയത്തു ലോൺ കിട്ടാതിരിക്കുകയും ചെയിസിസ് വാങ്ങുവാൻ കഴിയാതെ പോകുകയും ചെയ്താൽ ഇങ്ങനെ ഉണ്ടാക്കിവച്ച ബോഡ്ഡി ഉപയോഗശൂന്യമാകുമെന്നു മാത്രമല്ല റാമെറ്റീരിയൽസ് വാങ്ങുന്നതിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിച്ച പണം, അതിന്റെ പലിശ എന്നിവ ഒരു ഡെഡ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെൻറായി അവശേഷിക്കുകയും ചെയ്യും.

ശ്രീ. ടി.പി. പീതാംബരൻ മാസ്റ്റർ: ഇവിടെ മൂന്നുനാലു കൊല്ലത്തെ കണക്കുകൾ പരിശോധിച്ചാൽ നമുക്ക് ആവശ്യമായിവരുന്ന ബോഡ്ഡി നിർമ്മിക്കുന്ന ചെയിസിസുകളുടെ എണ്ണത്തിന്റെ 40% മാണ് നമുക്ക് ഇവിടെ ഉണ്ടാക്കുവാൻ കഴിയുന്നത്. 444 എണ്ണം 4 വർഷമായി ഇവിടെ ഉണ്ടാക്കിയപ്പോൾ 574 എണ്ണമാണ് പുറത്തു കൊടുത്തു ചെയ്യിച്ചത്. അപ്പോൾ ദീർഘകാലമായി നമുക്ക് കൂടുതൽ ബോഡ്ഡികളുണ്ടാക്കേണ്ട ആവശ്യമുണ്ടെന്നു ബോദ്ധ്യം വന്ന പരിതഃസ്ഥിതിയിൽ നമ്മുടെ കപ്പാസിറ്റി വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള പ്ലാൻ സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെൻറ് തയ്യാറാകേണ്ടതായിരുന്നു. പുതിയ ഒരു വർക്ക് ഷോപ്പും ഇൻവെസ്റ്റുമെൻറും ഉണ്ടാക്കുന്നത് അധികച്ചെലവുണ്ടാക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട്, ഈ ബോഡ്ഡികളും ചെയിസിസുകളുമൊക്കെത്തന്നെ ടെപ്പ്ഡ് ഡിസൈനാണ്, ഒരു നിശ്ചിതമായ നീളവും വീതിയും അളവുമൊക്കെയുള്ള രണ്ടുമൂന്നു ഡിസൈനേയുള്ളുയെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ആ ഫാബ്രിക്കേഷനാവശ്യമായ മെറ്റീരിയൽസ് നമുക്ക് ആദായകരമായി വിലകുറച്ച് വാങ്ങാൻ കഴിയും. അതെല്ലാം മേടിച്ച് റെഡിമെയ്ഡായി സാധനങ്ങളുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഇപ്പോൾ നമ്മൾ പുറത്തു കൊടുക്കുന്ന പണത്തിന്റെ പത്തിലൊരംശം മാത്രം ഉപയോഗിച്ചാൽ മതിയെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഒരു പ്ലാനിംഗ് എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ഭാവിയിലെങ്കിലും അതു ഉപയോഗിക്കാൻ ഗവൺമെൻറ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: ഒരു ഡെഡ് ഇൻവെസ്റ്റുമെൻറിനു കോർപ്പറേഷൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. ടി. പി. പീതാംബരൻ മാസ്റ്റർ: ഇതിൽ ഏതാണ് ഡെഡ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെൻറെന്നു മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ഇക്കൊല്ലം ആവശ്യമായ സാധനങ്ങളും ഏകദേശം റഫായി കണക്കാക്കി, അതിന്റെ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ നമ്പറെങ്കിലും നമ്മൾ തയ്യാറാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ (അത് അടുത്ത കൊല്ലം ഉപയോഗിച്ചില്ലെങ്കിൽ തരുമ്പു പിടിച്ച് പോകുന്ന സാധനങ്ങളൊന്നുമല്ല, ഇതു കേടായിപ്പോകുന്ന സാധനങ്ങളല്ല) പിന്നത്തെ കൊല്ലം ഉപയോഗിച്ചാൽ ഇതൊരു ഡെഡ് ഇൻവെസ്റ്റുമെൻറാകുന്നതെങ്ങനെയാണ്? പുറത്തു കൊടുക്കുന്ന പണത്തിന്റെ ഒരംശംപോലും പലിശയായി കൊടുക്കേണ്ടിവരികയില്ല. ആ നിലയ്ക്ക് ഇതിനെപ്പറ്റി ആലോചിക്കാൻ ഗവൺമെൻറ് തയ്യാറാകണമെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: ഡെഡ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റെന്നു ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത് ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസിന്റെ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി ഞാൻ പറഞ്ഞതാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ സാമ്പത്തിക പരിമിതി കാരണം, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ നിർദ്ദേശം ഈ ഘട്ടത്തിൽ സ്വീകരിക്കുന്നതിന് അൽപ്പം ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: നമ്മുടെ ബോഡി നിർമ്മാണയൂണിറ്റിൽ 168 ബസ്സുകൾക്ക് ബോഡി നിർമ്മിക്കാനുള്ള സൗകര്യമുണ്ട്. ഐ. ഡി. ബി. ഐ. യുടെയും തമിഴ്നാടിന്റെയും സഹായധനം സ്വീകരിക്കുമ്പോഴും (നമ്മൾ തുടർച്ചയായി സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന നയമാണ്) 1982-ൽ ഇവിടെ 139 ബോഡി നിർമ്മിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. അതേ നയവും അതേ നിലപാടും അതേ സാമ്പത്തിക പ്രയാസങ്ങളും നിലനിന്ന 1984-ലും 1985-ലും 99-ഉം, 43-ഉം ബസ്സുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുവാൻ ഇടയായ പ്രത്യേക സാഹചര്യം എന്താണെന്നു വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: 1984-85-ൽ ഐ.ഡി.ബി.ഐ. യുടെ ലോൺ 350 ലക്ഷം ഉറുപ്പിക മാത്രമാണ് കിട്ടിയത്. 1985-86-ൽ 249 ലക്ഷം ഉറുപ്പിക മാത്രമാണ് ലോൺ കിട്ടിയത്. അതാണ്, കാരണം.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: എന്റെ ചോദ്യം അതല്ല. എല്ലാ നിയന്ത്രണങ്ങളും നിലനിൽക്കുമ്പോഴും ഇവിടെയുള്ള കപ്പാസിറ്റി പൂർണ്ണമായും ഉപയോഗിക്കാതെ ഈ കൊല്ലം തൊണ്ണൂറെന്പതേ ഉണ്ടാക്കിയുള്ളൂ. അതേസമയത്ത് പുറത്തു 238 എണ്ണം ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്തു! അതാണ് ചോദ്യം. 1982-ൽ 139 എണ്ണം ഇവിടെ നിർമ്മിക്കുകയും 101 എണ്ണം പുറത്തു നിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്തു. 1984-ൽ 99 എണ്ണം ഇവിടെയുണ്ടാക്കുകയും 238 എണ്ണം പുറത്തുണ്ടാക്കുകയും ചെയ്തു. അന്നും ഇന്നും ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുടെ നിബന്ധനകൾ ഒന്നുതന്നെയാണ്.

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: 1982-83-ലും 1983-84-ലും നമുക്ക് എൽ.ഐ.സി. യുടെ ലോൺ ലഭിച്ചിരുന്നു. അതിനനുസരിച്ച് കൂടുതൽ ചെയിസിസ് വാങ്ങുവാനും ആ വർഷം കൂടുതൽ ബസ് ബോഡി ഇവിടെ നിർമ്മിക്കുവാനും നമുക്ക് കഴിഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തികവർഷത്തിലും ഈ സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലും നമുക്ക് എൽ. ഐ. സി. ലോൺ പൂൾ ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ടാണ്.....

ശ്രീ. ബേബി ജോൺ: ചോദ്യം. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് 90-ഉം സംസ്ഥാനത്തിന് പുറത്ത് 240-ഉം ബോഡി ബിൽഡിംഗിന് കൊടുക്കാനുള്ള കാരണമെന്താണെന്നാണ്?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: എൽ. ഐ. സി. യിൽനിന്നും അതുപോലെ തന്നെ സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ട്രാവൻകൂർ, സെൻട്രൽ ബാങ്ക് ഓഫ് ഇൻഡ്യ എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നുമുള്ള വായ്പാസഹായം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് വാങ്ങുന്ന ചെയിസിസുകളുടെ ബോഡികളാണ് നമ്മുടെ വർക്ക് ഷോപ്പിൽ നിർമ്മിക്കുന്നത്. അതോടൊപ്പംതന്നെ തമിഴ്നാട് ഡവലപ്മെന്റ് ഫൈനാൻസ് കോർപ്പറേഷനിൽനിന്നും ഐ.ഡി.ബി.ഐ. യിൽനിന്നും കിട്ടുന്ന ലോണുകളും ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് വണ്ടികളും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വാങ്ങുന്നത് ആ ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുമായി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള കരാറുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആയിരിക്കണം. ഐ.ഡി.ബി.ഐ. ലോൺ തരുന്നത് ചെയിസിസുകൾക്കല്ല. ബസ്സുകൾക്കാണ്, ബോഡി കെട്ടിയ വണ്ടികൾക്കാണ്. അതുകൊണ്ട് ഐ. ഡി. ബി. ഐ. യിൽനിന്നു കിട്ടുന്ന ലോണുകൾ ബോഡി കെട്ടിയ വണ്ടികൾ വാങ്ങുന്നതിന് ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ അത് അശോക ലൈലൻറിൽ നിന്ന് വാങ്ങേണ്ടിവരുന്നു. തമിഴ്നാട് ഫൈനാൻസ് ഡെവലപ്മെൻറ് കോർപ്പറേഷനിൽനിന്നു കിട്ടിയ ലോൺ അവരുമായി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള കരാറുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തമിഴ്നാട്ടിലുള്ളതായ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽ; അവർ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്ന അവരുടേതായ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നമുക്ക് ബോഡി കെട്ടേണ്ടി വരുന്നു. 1985-86-ൽ എൽ.ഐ.സി. യിൽനിന്നു ലഭിക്കേണ്ട ലോൺ വാങ്ങുന്നതിന് നമുക്ക് കഴിഞ്ഞില്ല. തുടർച്ചയായി 5 വർഷക്കാലം നോ ലോസ്, നോ പ്രോഫിറ്റ് എന്നുള്ളതായ ഒരു സ്റ്റേറ്റുമെൻറ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി: യുടെ ഫൈനാൻഷ്യൽ സ്റ്റേറ്റുമെൻറ് എൽ.ഐ.സി.ക്ക് സമർപ്പിച്ചാൽ മാത്രമേ എൽ.ഐ.സി. യിൽനിന്നു നമുക്ക് ലോൺ കിട്ടുകയുള്ളു. കഴിഞ്ഞ ദിവസം സഭയിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ 1978-79 മുതൽ 1982-83 വരെയുള്ള 5 വർഷക്കാലത്തെ നമ്മുടെ നോ ലോസ് നോ പ്രോഫിറ്റ് എന്നുള്ളതാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ നഷ്ടം റൈറ്റ് ഓഫ് ചെയ്യുന്ന തീരുമാനമെടുക്കാൻ ഗവൺമെൻറിന് കാലതാമസമുണ്ടാകുകയും അതുകൊണ്ട് എൽ. ഐ. സി. ലോൺ വാങ്ങാൻ കഴിയാതെ വരികയും ചെയ്തു. അതുകൊണ്ട് നമുക്ക് പുതിയ ബസ് വാങ്ങുവാനും കഴിഞ്ഞില്ല. അതാണ് ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള പ്രത്യേക സാഹചര്യം.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: ഇത് വളരെ നിർഭാഗ്യകരമായിപ്പോയി. 1982-ൽ 240 ബസ്സുകളാണ് ആകെ നിർമ്മിച്ചത്. 139 കേരളത്തിലും 101 പുറത്തും. സാമ്പത്തികസഹായം പരിമിതം ആയിരുന്നുവെന്നു പറയുന്ന 1984-ൽ ആകെ 237 ബസ്സുകൾ നമ്മൾ വാങ്ങിച്ചു. 237 ബസ് സിന് നമ്മൾ ബോഡി ഉണ്ടാക്കി. അതിൽ 138 പുറത്തും 99 അകത്തുമാണ് ഉണ്ടാക്കിയത്. അതിന് ഏത് നിബന്ധനയാണ് തടസ്സമായി നിന്നത് എന്നതാണ് എൻറെ ചോദ്യം. അപ്പോൾ ബസ് വാങ്ങിക്കുന്നതിന് കുറവുണ്ടായിട്ടില്ല. ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്ന് കാശ് കിട്ടുന്നതിന് ആ പ്രാവശ്യം ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടായിട്ടില്ല. നിബന്ധനകൾ 1982-ലും 1983-ലും 1984-ലും 1985-ലും 1986-ലും ഒന്നുതന്നെ ആയിരിക്കേ ഈ വ്യത്യാസം എങ്ങനെയുണ്ടായി എന്ന ചോദ്യത്തിന് വ്യക്തമായ ഒരു ഉത്തരം നിർഭാഗ്യവശാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇപ്പോഴും തന്നിട്ടില്ല; അതുകൊണ്ട് ചെയർ എനിക്ക് അതിൽനിന്നും ഒരു ഉത്തരം കിട്ടാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം.

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: 1984-85-ൽ 238 ബസ്സുകൾ പുറത്ത് ഉണ്ടാക്കേണ്ടി വന്നിട്ടുണ്ട്. അതിൻറെ കണക്ക് ഞാൻ വായിക്കാം. 1984-85-ൽ പല്ലവൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽനിന്നും 28 ബസ്സുകളും ചേരൻ എഞ്ചിനീയറിങ്ങ് കോർപ്പറേഷനിൽനിന്ന് 20 ബസ്സുകളും, അശോകാ ലെയ്ലൻറിൽനിന്ന് ബോഡിപണിത് ചേസിസ് വാങ്ങിയത് 190 ബസ്സുകളുമാണ്. അശോകാലെയ്ലൻറിൽ നിന്ന് 190 ബസ്സുകൾ ബോഡികെട്ടി വാങ്ങിക്കാൻ ഇടയായത് 1984-85-ൽ ഐ.ഡി.ബി.ഐ. യിൽ നിന്ന് 3,50,00,959 രൂപ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് ലോണായി കിട്ടിയതുകൊണ്ടാണ്, അത് ബോഡികെട്ടിയ വണ്ടി വാങ്ങിക്കാനാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് 190 ബസ്സുകൾ ബോഡികെട്ടി അശോകാലെയ്ലൻറിൽനിന്നും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗവൺമെന്റു വാങ്ങിച്ചത്. എന്നാൽ പല്ലവൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽനിന്നും ചേരൻ എൻജിനീയറിങ്ങ് കോർപ്പറേഷനിൽ നിന്നും നമ്മൾ അവിടെ ബോഡികെട്ടിക്കുവാൻ കാരണം തമിഴ്നാട് ഫൈനാൻസ് ഡെവലപ്പ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷനിൽനിന്ന് 56,79,000 രൂപ നമുക്ക് ലോൺ കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അത് അവർ തന്നിട്ടുള്ള കരാറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അവരുടേതായിട്ടുള്ള കോർപ്പറേഷനിൽനിന്ന് വണ്ടിയുടെ ബോഡി കെട്ടേണ്ടതായിട്ട് വന്നു എന്നുള്ളതാണ്. അതല്ലാതെ വേറെ യാതൊരു തരത്തിലുമുള്ള ദുരുദ്ദേശം ഇതിലില്ല.

ശ്രീ. ഇ. പത്മനാഭൻ: ആദ്യമായിട്ട് ചെയറിനോട് ഒരു അപേക്ഷയുണ്ട്. ഈ ചോദ്യത്തിന്റെ അനുബന്ധം അദ്ദേഹത്തിന്റെ കൈയിൽ അനുബന്ധമായിട്ട് ഇപ്പോഴും ഇരിക്കുകയാണ്. അതിന് മറുപടി ചോദ്യം ചോദിച്ചവർക്കെങ്കിലും മറുപടി എഴുതി കൊടുക്കുന്ന പതിവ് ഉണ്ടായിരുന്നു. ആദ്യത്തെ ചോദ്യകർത്താവിനും ഇത് കിട്ടിയിട്ടില്ല. ഇന്നലെയും കിട്ടിയിട്ടില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: That I will do. ആദ്യത്തെ ചോദ്യകർത്താവിന് സ്റേറററുമെൻറ് കൊടുക്കുന്ന പതിവുണ്ട്.

ശ്രീ. ഇ. പത്മനാഭൻ: നമ്മുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ ബോഡി ബിൽഡിങ്ങിന്റെ കപ്പാസിറ്റി 168 ആണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷം നമുക്ക് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിഞ്ഞത് 43 ബസ്സിന്റെ ബോഡി ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു മാത്രമാണ്. അതായത് നാലിലൊന്നു മാത്രമാണ് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. ഇവിടെ പറഞ്ഞത് നമുക്ക് അതിനുള്ള പണം ഇവിടെയുള്ള ബാങ്കുകൾ തരുന്നില്ലയെന്നാണ്. തമിഴ്നാട് ഡെവലപ്പ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷനാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ നിലനിർത്തുന്നത് എന്നാണ് മന്ത്രിയുടെ ഉത്തരത്തിൽനിന്ന് മനസ്സിലായത്. കേരളത്തിൽ ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡെവലപ്പ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഉണ്ടാക്കാനും ഈ ബോഡി ബിൽഡിങ്ങ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പാപ്പനംകോട് വർക്ക്ഷോപ്പ് അങ്ങയുടെ നിയന്ത്രണത്തിൽനിന്നും ഒരു സ്വതന്ത്ര കോർപ്പറേഷനാക്കി മാറ്റാനും അങ്ങനെ ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബോഡി നിർമ്മാണം എന്ന വ്യവസ്ഥയെ രക്ഷപ്പെടുത്താനുമുള്ള എന്തെങ്കിലും തീരുമാനമെടുക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: കേരളത്തിൽ ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ഫൈനാൻസ് കോർപ്പറേഷൻ രൂപീകരിക്കുന്ന കാര്യവും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ അനുബന്ധമുള്ള മെക്കാനിക്കൽ വിഭാഗത്തെ പ്രത്യേകമാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച ഒരു നിർദ്ദേശവും ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. അന്തിമമായ തീരുമാനം എടുക്കാനിരിക്കുന്നതേയുള്ളു.

ശ്രീ. ഇ. പത്മനാഭൻ: ഐ.ഡി.ബി.ഐ. യുടെ ലോൺ ഉൾപ്പെടെ ഉപയോഗിക്കാൻ ഇത്തരമൊരു സ്ഥാപനം കൊണ്ടുവന്നാൽ കേരളത്തിനു തന്നെ കഴിവുണ്ടാകും. ഇപ്പോൾ ഈ 25 ശതമാനം മാത്രം കപ്പാസിറ്റി യൂട്ടിലൈസേഷൻ ഉള്ളതുകാരണം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നഷ്ടത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് മൂലധനം സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നഷ്ടം 25 ശതമാനം യൂട്ടിലൈസേഷൻ കൊണ്ടുമാത്രം എത്ര രൂപയുടെ അല്ലെങ്കിൽ നഷ്ടത്തിന്റെ എത്ര ശതമാനം ഈ അണ്ടർയൂട്ടിലൈസേഷൻ കൊണ്ടുണ്ടായി എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി.കെ. വേലായുധൻ: അതിന്റെ വിശദാംശം എന്റെ കൈയിലില്ല. ഞാനതു ശേഖരിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന് നൽകാം.

ശ്രീ. എസ്. ഗോവിന്ദക്കുറുപ്പ്: കേരളത്തിലൊട്ടാകെ ബസ്സുകളും, മിനിബസ്സുകളും, ടൂറിസ്റ്റ് ബസ്സുകളും ലോറികളുമെല്ലാമടക്കം പത്തുമുപ്പതിനായിരം വാഹനങ്ങൾ കുറഞ്ഞത് ഉണ്ടാകും. ഇതിന് ആവശ്യമായ ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇന്നുള്ള നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റിന്റെ സ്ഥാപനങ്ങൾതന്നെ ശക്തിപ്പെടുത്തിയാൽ അതൊരു വലിയ നേട്ടമായിരിക്കും. ഉദാഹരണത്തിന് മാവേലിക്കര റീജയണൽ വർക്ക്ഷോപ്പ്. യാതൊരു വൈദഗ്ദ്ധ്യവും ഇതിന് ആവശ്യമില്ല. സാങ്കേതിക വൈദഗ്ദ്ധ്യമുള്ള ആളുകൾ നമുക്കുണ്ട് അവരെ ഏല്പിച്ചു കൊടുത്താൽ ഒരു കോർപ്പറേഷനുമില്ലാതെ തന്നെ ഈ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് പുറത്തുള്ള ഓർഡർ പോലും സ്വീകരിച്ച് നടത്താമെന്നിരിക്കെ ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നൽകിയ സൂചന അശോക് ലെയ്ലൻറിൽനിന്നും, ചേസിസ് നമുക്ക് കിട്ടണമെങ്കിൽ ടി.വി.എസ്സിൽ അത് ബോഡി ചെയ്യണം എന്ന നിബന്ധനയുണ്ട് എന്നാണ്. അങ്ങനെ എന്തെങ്കിലും ഒരു നിബന്ധന ഐ.ഡി.ബി.ഐ. മുന്നോട്ട് വച്ചിട്ടുണ്ടോ? അങ്ങനെ വയ്ക്കാൻ അവർക്ക് അവകാശമുണ്ടോ? ടി.വി.എസ്സിന്റെ ഉപഘടകമാണോ ഐ.ഡി.ബി.ഐ. എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ; ഐ.ഡി.ബി.ഐ. ലോൺ നൽകുന്നത് ഞാൻ ആവർത്തിച്ചുപറയുകയാണ് ചേസിസുകൾക്കല്ല, ബസ്സുകൾക്കാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച മറ്റൊരു കാര്യം നമ്മുടെ വർക്ക്ഷോപ്പുകളുടെ കപ്പാസിറ്റി വർദ്ധിപ്പിച്ച് പുറത്തുനിന്നുള്ള വിവിധതരം വണ്ടികൾ കൂടിയെടുത്ത് പണിത് അതിന്റെ വരുമാനം നമുക്ക് പ്രയോജനകരമാക്കുന്നതിന് പരിശ്രമിക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഈ നിർദ്ദേശം തീർച്ചയായും ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ഇ. ജെ. ലൂക്കോസ്: നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്ന സ്ഥാപനങ്ങൾ ഉണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി സി. ബസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനോടൊപ്പം തന്നെ നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഓട്ടോറിക്ഷ ബോഡി ചെയ്യുന്നതിന് 5,000 രൂപ ടാക്സ് അടയ്ക്കണമെന്ന നിബന്ധനയുണ്ട്. ബസ് ബോഡി ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ 8,000 രൂപ ടാക്സ് അടയ്ക്കണം. ഇതുരണ്ടും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പുതിയ നിയമം കൊണ്ടുവന്നതാണ്. ഇതുമൂലം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇന്ന് ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന് സ്വയം തൊഴിൽ കണ്ടെത്തുന്നതിനുവേണ്ടി വായ്പ എടുത്തിരിക്കുന്ന ആളുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഗതാഗത വകുപ്പിൽനിന്ന് വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: എക്സൈസ് ഡ്യൂട്ടിയെ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ആണ് അന്തിമ തീരുമാനം എടുക്കുന്നത്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന് പ്രത്യേകമായിട്ട് ഒന്നും ചെയ്യാനില്ല. എന്നാൽ ഇങ്ങിനെ ബുദ്ധിമുട്ടുകളുമായിട്ട് വരുന്ന ആളുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് എടുക്കുന്നതിനുള്ളസമയം നമ്മൾ നീട്ടികൊടുക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. ബേബിജോൺ: ഐ.ഡി.ബി.ഐ.യിൽനിന്ന് ലോൺ ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകളെന്തൊക്കെയാണ്; ടി.വി.എസ്സിൽനിന്ന് ബസ്സുകൾ വാങ്ങണമെന്ന് വ്യവസ്ഥയുണ്ടോ? അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തന്നെ മൊത്തം എമൗണ്ടിനു്, ചേസിസിനു്, ബോഡിയ്ക്കു് എന്നുള്ള രീതിയിൽ തരംതിരിച്ചിട്ടുണ്ടോ? പാർട്ടുപേയ്മെൻറ് അനുവദിക്കുകയില്ലേ? നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തു് സർക്കാർ ഉടമയിലുള്ള സ്ഥാപനത്തിനു് കൊടുക്കാതെ മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഇത്രയും കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ കൊടുക്കാൻ കാരണമെന്താണു്?

ശ്രീ. പി.കെ. വേലായുധൻ: എനിക്കു് കിട്ടിയിട്ടുള്ള വിവരങ്ങൾ വച്ചുകൊണ്ടാണു് ഞാൻ സഭയിൽ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞതു്. ഐ.ഡി.ബി.ഐ.യുടെ വായ്പ ബസ് ചേസിസിനു് മാത്രം ലഭിക്കുന്നതല്ല. ബോഡി നിർമ്മിച്ച ബസ്സുകൾക്കാണു് ലഭിക്കുന്നതു്. അതിനാൽ കഴിയുന്നത്ര വേഗം ബോഡി നിർമ്മിച്ചു് ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നുണ്ടു്. ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചു, ഐ.ഡി.ബി.ഐ. വായ്പ നൽകുന്നതു്, അതു് ബസ്സുകൾക്കാണു്, ചേസിസുകൾക്കല്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തു് രണ്ടുതരം വണ്ടികളാണു് ഉള്ളതു്. ഒന്നു്, ലെയ്ലൻറ് ബസ്സുകളും മറെറാന്നു് ബൻസ് ബസ്സുകളും നമ്മുടെ റോഡുകൾക്കും ഹിൽട്രാക്കുകൾക്കും അടിസ്ഥാനമായ രീതിയിലുള്ള ബസ്സുകളെന്നുള്ള നിലയിലാണു് ആ രണ്ടു തരത്തിലുള്ള ബസ്സുകളും വാങ്ങുന്നതു്. എപ്പോഴും ലെയ്ലൻറ് ബസ്സുകൾ മാത്രമല്ല വാങ്ങുന്നതു്, ബൻസ് ബസ്സുകളും വാങ്ങുന്നുണ്ടു്. അങ്ങു് സമയം അനുവദിക്കുകയാണെങ്കിൽ നമ്പർ വച്ചു് ഞാൻ പറയാം. എനിക്കു് കിട്ടിയിട്ടുള്ള വിവരം അനുസരിച്ചു് ഐ.ഡി.ബി.ഐ. ചേസിസുകൾക്കു് അല്ല, ബോഡികെട്ടിയ ബസ്സുകൾക്കാണു് ലോൺ അനുവദിക്കുന്നതു്. അതുകൊണ്ടു് ഐ.ഡി.ബി.ഐ. വഴി നമുക്കാവശ്യമായ ലെയ്ലൻറ് ബസ്സുകൾ വാങ്ങിക്കുമ്പോൾ ബോഡി കെട്ടിയ ബസ്സുകളായിട്ടാണു് വാങ്ങുന്നതു്. ഇവിടെ ചേസിസു് കൊണ്ടുവന്നു് കെട്ടിയാൽത്തന്നെ ഒരു മാസംപതിനാലു് ബസ്സുകൾ ആണു് പണി കഴിയുന്നതു്. ടാറാ ബസ്സുകളും ഇവിടെ ചെയ്യുന്നുണ്ടു്. അതുമാത്രമല്ല, അടുത്തകാലത്തു് നമ്മുടെ സിറാി യൂണിറ്റു് ആയിട്ടു് പ്രഖ്യാപിക്കുകയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ഏൽപ്പിക്കുകയും ചെയ്ത തിരുവനന്തപുരത്തെ റബ്ബർ വർക്കുസിനു് ഇപ്പോൾ ലഭ്യമായിട്ടുള്ള പന്ത്രണ്ടു് ബസ്സുകൾ അവിടെ ചേസിസു് കെട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്. റബ്ബർ വർക്കുസിൽ പത്തു് എക്സ്പ്രസ് ബസ്സുകളുടെ ബോഡികളുടെ പണി തീർന്നിട്ടുണ്ടു്. വളരെ ഈടുറ്റ മനോഹരമായ ചേസിസുകളാണതു്. മറ്റു രണ്ടെണ്ണത്തിൻെറ പണിതീർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണു്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തു് ഉള്ള വർക്ഷാപ്പുകളുടെ കഴിവുകൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുകയാണു്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചോദിച്ചതു്, ഐ.ഡി.ബി.ഐ.യുടെ വ്യവസ്ഥകളെന്താണെന്നാണു്?

ശ്രീ. ബേബിജോൺ: പാർട്ടുപേമെൻറ് ഉണ്ടോ; അതിനു് വ്യവസ്ഥകളെന്തൊക്കെയാണു്? നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തു് ബോഡി ബിൽഡിംഗിനു് സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടും അതു് പ്രയോജനപ്പെടുത്താതെ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ബോഡി ബിൽഡിംഗു് നടത്തിയതെങ്ങനെയെന്നാണു് ചോദിച്ചതു്?

ശ്രീ. പി.കെ. വേലായുധൻ: പല പ്രാവശ്യം ഇവിടെ ആവർത്തിച്ചു് പറഞ്ഞ കാര്യമാണു്. ഐ.ഡി.ബി.ഐ. ലോൺ അനുവദിക്കുന്നതു് ബസ്സുകൾക്കാണു്. അതിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നമ്മൾ 190 ബസ്സുകൾ 1984-85 വർഷത്തിൽ വാങ്ങിയിട്ടുണ്ടു്. അതുപോലെ 1985-86 വർഷത്തിൽ 63 ബസ്സുകൾ വാങ്ങാൻ കഴിഞ്ഞു. അടുത്ത കാലത്തു് 35 ബസ്സുകൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കൂടി ലഭ്യമാകുന്നതാണ്. ബോഡി കെട്ടിയ വണ്ടികൾക്കാണ് ഐ.ഡി. ബി.ഐ. ലോൺ നൽകുന്നതെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ലെയ്ലൻറ് വണ്ടികൾ ബോഡികെട്ടിയാണ് വാങ്ങുന്നത്. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് സഭയ്ക്ക് എന്തെങ്കിലും സംശയമുണ്ടെങ്കിൽ അങ്ങ് അനുവദിക്കുന്ന മറ്റൊരവസരത്തിൽ ഇതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ ശേഖരിച്ച് സഭയിൽ ഒരു പ്രസ്താവന ചെയ്യാൻ ഞാൻ തയ്യാറാണ്.

എൻ. ആർ. ഇ. പി., ആർ. എൽ. ഇ. ജി.പി. വർക്കുകൾക്കു കൊടുക്കുന്ന അരിയും ഗോതമ്പും

* 235 [372] ശ്രീ. എ. കെ. പത്മനാഭൻ:
,, ടി. കെ. അബ ദു:
,, എസ്. ഗോവിന്ദക്കുറുപ്പ്:
,, സി. കെ. തങ്കപ്പൻ:
,, ടി. കെ. ആറുമുഖൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗ്രാമവികസന വകുപ്പു മന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) എൻ. ആർ. ഇ. പി., ആർ. എൽ. ഇ. ജി. പി. എന്നീ പദ്ധതികൾ പ്രകാരം ബ്ലോക്കുകൾ നടത്തുന്ന വർക്കുകൾക്ക് നൽകുന്ന അരിയും ഗോതമ്പും എത്തിച്ചുകൊടുക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള സംവിധാനമെന്ത്;

(ബി) കോൺട്രാക്ടർമാർ മുഖാന്തിരമാണോ ഇവ എത്തിക്കുന്നത്;

(സി) എങ്കിൽ കോൺട്രാക്ടർമാരെ നിശ്ചയിക്കുന്നത് എന്തു മാനദണ്ഡമനുസരിച്ചാണ്; ടെൻഡർ വിളിച്ചാണോ കോൺട്രാക്ട് നൽകുന്നത്;

(ഡി) ഇതിൽ അഴിമതി നടന്നിട്ടുണ്ടെന്ന് അറിയുന്നത് ശരിയാണോ;

(ഇ) ഫുഡ് കോർപ്പറേഷൻ ഗോഡൗണുകളിൽനിന്നും ഈ ഇനത്തിലുള്ള ധാന്യങ്ങൾ കയറ്റിക്കൊണ്ടു പോകുന്നതിന് ഓരോ ജില്ലയിലും കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷം ചെലവായ തുക എത്ര വീതം?

ഗ്രാമവികസന വകുപ്പു മന്ത്രി (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല):

(എ) എൻ. ആർ. ഇ. പി., ആർ. എൽ. ഇ. ജി. പി. എന്നീ പദ്ധതികൾക്ക് അനുവദിക്കുന്ന ഭക്ഷ്യ ധാന്യം അതാതു ബി.ഡി.ഒ.-മാർ ഫുഡ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ഗോഡൗണുകളിൽനിന്ന് ശേഖരിക്കുകയും അത് ജോലിയുടെ തോതനുസരിച്ച് കൂൺവീനർമാർക്ക് കൊടുക്കുകയും അവർ ആ ഭക്ഷ്യധാന്യങ്ങൾ തൊഴിലാളികൾക്ക് വിതരണം ചെയ്യുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇതാണ് നിലവിലുള്ള സംവിധാനം.

(ബി) അല്ല.

(സി) ചോദ്യം ഉദിക്കുന്നില്ല.

(ഡി) വിതരണത്തിൽ ചില അപാകതകൾ ഉണ്ടെന്നു പരാതി ഗവൺമെൻറിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇവയെക്കുറിച്ച് അന്വേഷണം നടത്തിവരികയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly